

PRO SDM/KZP  
VYŘÍZUJE Ing. Peter Torjai (INFR/KDI)  
DATUM 18.2.2022

**Věc DIP pro změnu Z3326/19 Realizace záměru Waltrovka – fáze III, Praha 5 – Radlice, aktualizace**

Na základě upřesnění od KZP – IPR Vám v příloze předáváme dopravně inženýrské podklady (DIP) změny Z3326/19 - aktualizované novými objemy generované dopravy - návrhový modelový kartogram intenzity zatížení automobilovou dopravou na komunikacích v Praha 5 - Radlice pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy, který počítá s dostavbou komunikační sítě a s naplněním rozvojových ploch podle tohoto plánu (viz. <http://mpp.praha.eu/VykresyUP/>). Nejde tedy o konkrétní rok, ale návrhový stav naplnění ÚP hl. m. Prahy.

Cílem zakázky byla aktualizace DIP pro změnu Z3326/19 na základě nově dodaných podkladů o generované dopravě z e-mailu od zástupce developera (Štěpán Pergler, Penta Real Estate s. r. o., ze dne 9. 2. 2022 a 10. 2. 2022).

Předpokládaný počet jízd osobních automobilů (dále jen OA) v jednom směru za 24 hodin průměrného pracovního dne (pro příjezd a odjezd se předpokládá stejný počet) je ve výši 1 837; předpokládaný počet jízd vozidel nad 3,5 t byl uvažován ve výši 28 vozidel (příjezd a odjezd). Generovaná doprava ze změny Z3326/19 je pak ve výši 1 865 jízd všech vozidel celkem v každém směru (z toho 28 vozidel nad 3,5 t).

IPR Praha disponuje dopravním modelem pro hl. m. Prahu a jeho okolí, který je zpracován a aktualizován v softwarovém prostředí PTV - VISION. Modelem zpracované území je rozděleno do cca 1 600 zón, mezi kterými existují dopravní vztahy. V rámci konkrétních úloh je posuzované území dále zpřesněno, v případě potřeby je možné model lokálně zpřesnit až na úroveň vjezdů do jednotlivých objektů.

Výpočty intenzit automobilové dopravy na vybrané komunikační síti města a jeho regionu byly provedeny současně pro všechny druhy vozidel. Při tomto způsobu výpočtu jsou v každém dílčím iteračním kroku vyhledány trasy a vyčísleny impedance postupně pro všechny druhy vozidel s tím, že je při výpočtu impedancí pro danou síť zohledněno čerpání kapacity jednotlivých úseků komunikací všemi systémy dohromady (více o modelování viz. <http://www.iprpaha.cz/clanek/393/modelovani-dopravy-pomoci-matematickych-modelu>).

Vlastní zatěžování probíhalo tak, že byly matice dopravních vztahů přidělovány na komunikační síť v postupových krocích a následně bylo provedeno iterační vyrovnání. Následně byly provedeny modelové výpočty intenzit pro návrhové období ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 1 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 – Radlice pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy.

V příloze č. 2 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 – Radlice pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3326/19.

V příloze č. 3 dostáváte kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 – Radlice pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanými změnami Z3326/19 a Z3270/17 (v širším zájmovém území).

V příloze č. 4 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 - Radlice pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanou změnou Z3326/19 minus ÚP hl. m. Prahy (př. 2-1).

V příloze č. 5 dostáváte rozdílový kartogram návrhového modelového zatížení vybraných komunikací automobilovou dopravou v oblasti Praha 5 - Radlice pro návrhové období platného ÚP hl. m. Prahy se zapracovanými změnami Z3326/19 a Z3270/17 (v širším zájmovém území) minus ÚP hl. m. Prahy (př. 3-1).

V příloze č. 6 dostáváte kartogram návrhových počtu spojů MHD (TRAM a BUS) na vybraných komunikacích v oblasti Praha 5 - Radlice v ÚP hl. m. Prahy.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 1 až 3 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel / z toho vozidel nad 3,5 t v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den, bez vozidel pravidelné HD osob (PID). Hodnoty výhledového modelového zatížení jsou zaokrouhlené u všech vozidel na 50 a u vozidel nad 3,5 t na 5. Jízdní souprava se uvažuje jako jedno vozidlo.

Hodnoty zatížení v přílohách č. 4 a 5 představují jednosměrné, celodenní zatížení všech vozidel v období 0 - 24 h, v průměrný pracovní den (kladná nárůst zatížení, záporné pokles zatížení).

Hodnoty kartogramu návrhového počtu spojů MHD v příloze č. 6 představují jednosměrné, celodenní počty spojů MHD v období 0–24 h / 22–06 h, v průměrný pracovní den.

#### *Poznámka:*

OA	osobní automobily
DA	dodávkové automobily vč. lehkých užitkových vozidel do 3,5 t NPH (největší povolená hmotnost (jízdní soupravy)
SNA	střední nákladní automobily (dvounápravové) 3,5 – 18 t NPH
TNA	těžké nákladní automobily (tří- a vícenápravové, speciální – jeřáby, bagry, traktory) typicky cca 20 - 32 t NPH
NAV	návěsové a přívěsové soupravy, typicky kolem 40 t NPH
BUS	autobusy mimo MHD

#### *Používané agregace:*

do 3,5 t	= OA + DA	vozidla do 3,5 t NPH
nad 3,5 t	= SNA + TNA + NAV + BUS	vozidla nad 3,5 t NPH bez MHD

Dopravní prognóza zahrnuje nejen poptávku po dopravě, ale i kapacitní možnosti dopravního systému jako takového. Dopravní model není územně ohraničen hranicemi hlavního města Prahy, ale zahrnuje i část Středočeského kraje (Pražský region). V modelu tak jsou důležité komunikační vstupy do Prahy, a to jak dálniční, tak i silnic I., II. a III. třídy. V dopravních vazbách je tak zachycena silná vazba mezi Prahou a Středočeským krajem.

Z hlediska vývoje automobilové dopravy podle údajů TSK-UDI publikovaných v Ročenkách dopravy Prahy dochází celopražsky ke kulminaci, resp. poklesu (a v centrální části dokonce už několik let) výkonů automobilové dopravy. Ve výhledovém modelu odvozeném z platného ÚP hl. m. Prahy jsou zaneseny takové předpoklady urbanistického rozvoje, které se na základě posledního vývoje ukazují být jako obtížně naplnitelné (extenzivní rozvoj města a z toho vyplývající nárůst výkonů automobilové dopravy).

Z pohledu vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj se sice jedná o výsledky na straně bezpečnosti, protože jde o scénář maximálního rozvoje, ale pro přípravu staveb, etapizaci, dimenzování a modelování křižovatek se ukazují být tyto podklady v kontextu výše popsaného a s postupujícím časem pravděpodobně nadhodnocené.

Zpracované údaje návrhových intenzit automobilové dopravy, které Vám v přílohách dopisu posíláme, nezohledňují plně skutečnost, že v širší spádové oblasti je zájem některých investorů o vyšší míru využití území, než předpokládá platný ÚP hl. m. Prahy či změny funkčního využití ploch v některých lokalitách. To se projevuje podanými podněty na změny platného ÚP hl. m. Prahy nebo již procesovanými změnami ÚP hl. m. Prahy. V případě kladného projednání těchto změn a jejich schválení Zastupitelstvem hl. m. Prahy budou tyto změny ÚP hl. m. Prahy následně do aktualizovaných výpočtů výhledových intenzit dopravy zohledněny. Je proto třeba počítat s tím, že zpracované údaje výhledových intenzit dopravy budou v budoucnu (dle schválených změn ÚP) aktualizovány.

Předávané výhledové modelové hodnoty zatížení jsou určeny pro zpracování výše uvedené zakázky.  
Bez písemného svolení IPR Praha nemůže být použito pro jiný účel.

S pozdravem

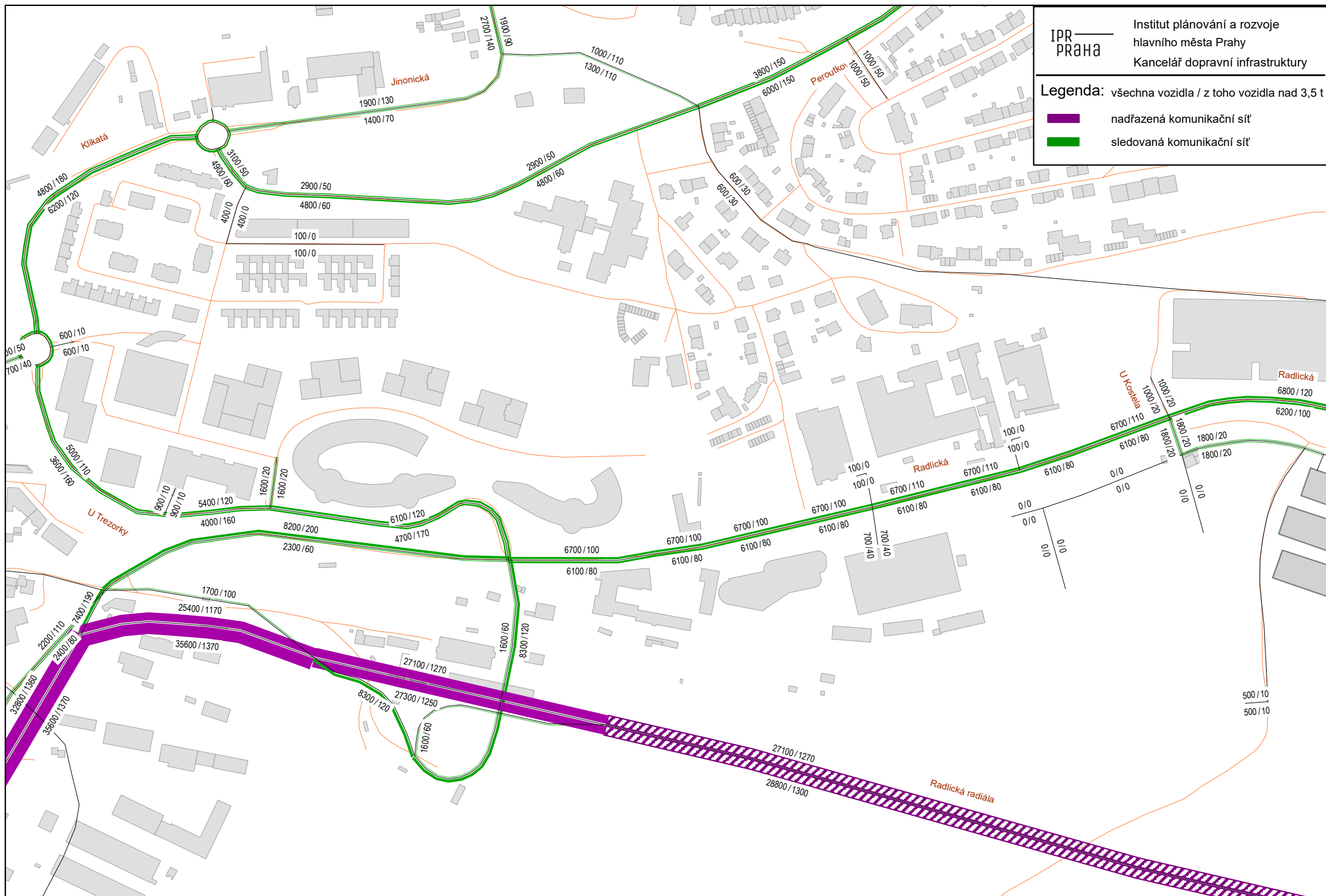
**Ing. Peter Torjai**  
Specialista modelování dopravy

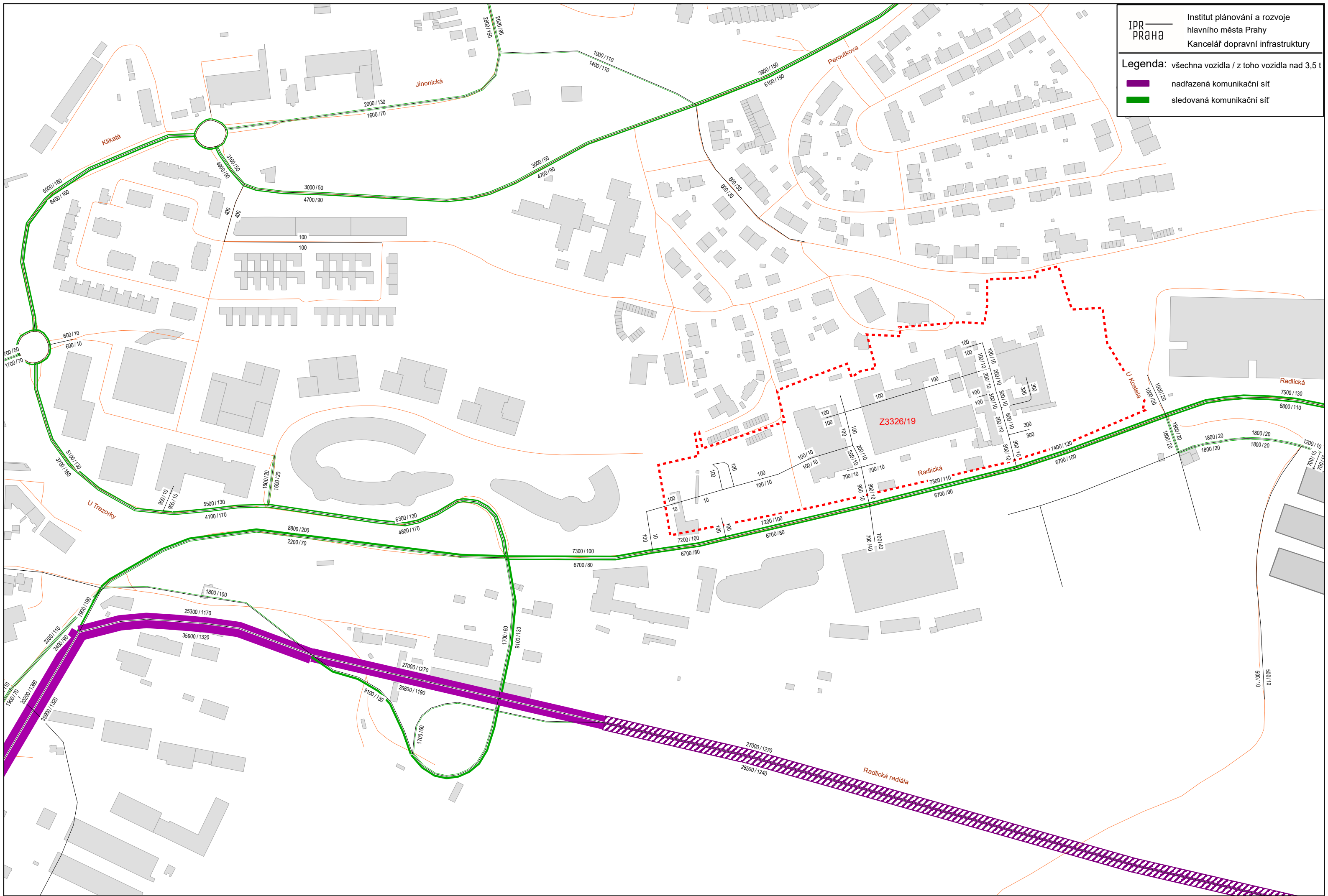
**PŘÍLOHY:**

- 1) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5-Radlice
- 2) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5-Radlice, Z3326/19
- 3) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5-Radlice, Z3326/19 a kumulovanou změnou Z3270/17 v širším zájmovém území
- 4) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5-Radlice, rozdíl př. 2-1
- 5) Kartogram výhledového zatížení na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5-Radlice, rozdíl př. 3-1
- 6) Kartogram počtu spojů MHD na vybrané síti ÚP hl. m. Prahy, P5-Radlice

Legenda: všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t

- nadřazená komunikační síť
- sledovaná komunikační síť





IPR  
PRAHA

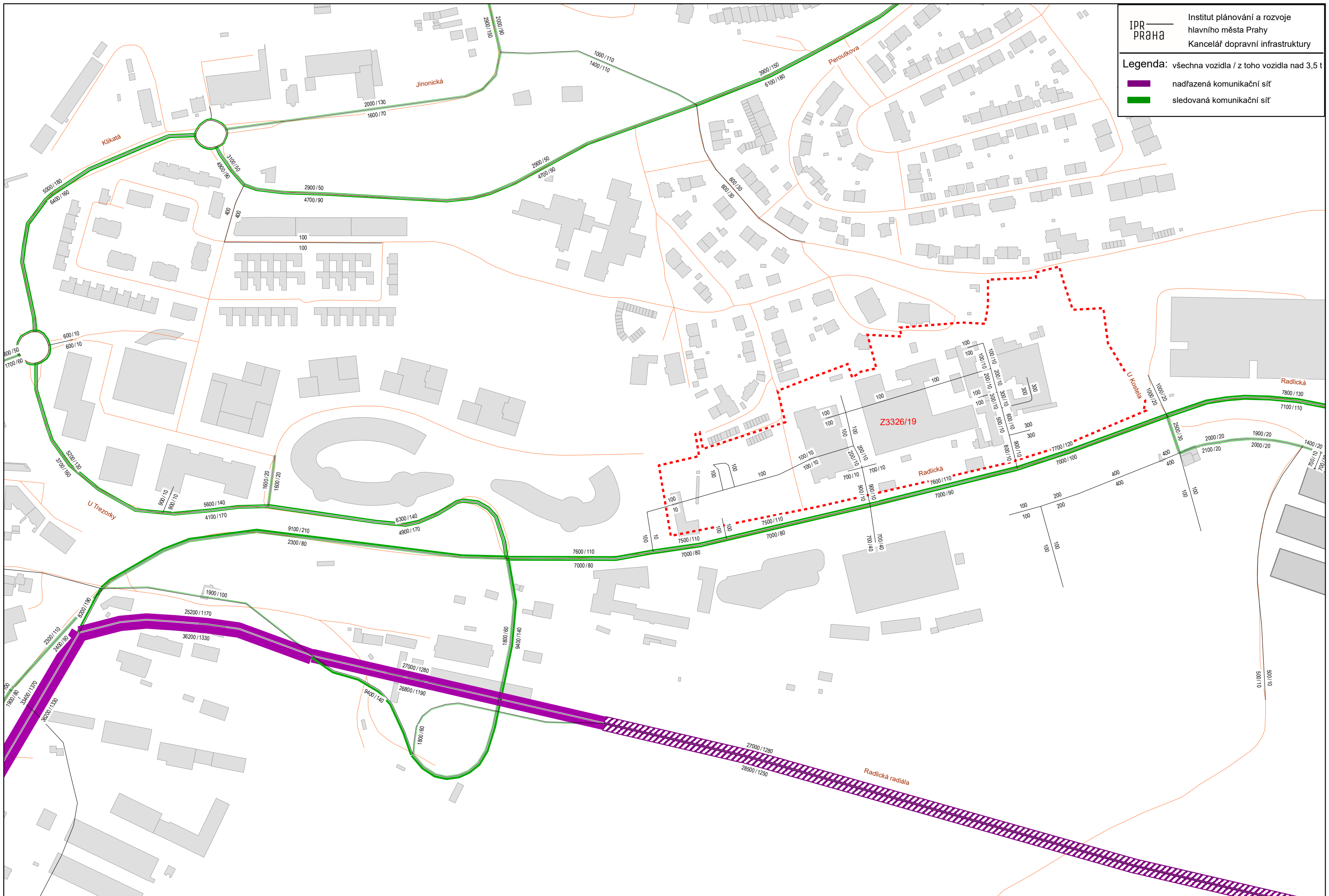
Institut plánování a rozvoje  
hlavního města Prahy  
Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda: všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t

nadřazená komunikační síť

sledovaná komunikační síť





IPR  
PRAHA

—  
Institut plánování a rozvoje  
hlavního města Prahy  
Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda: všechna vozidla / z toho vozidla nad 3,5 t

nadřazená komunikační síť

sledovaná komunikační síť





IPR  
PRÁHA

Institut plánování a rozvoje  
hlavního města Prahy  
Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda: rozdíl všechna vozidla 0-24 h PPD

254

nárůst vozidel

254

131

úbytek vozidel



IPR  
PRAHA

Institut plánování a rozvoje  
hlavního města Prahy  
Kancelář dopravní infrastruktury

Legenda:

150/50

110/50

150/50

150/50

počty spojů TRAM MHD za 24 h / 22-06 h

počty spojů BUS PID za 24 h / 22-06 h

